讲好中国经济故事也很重要

□ 徐占忱

齐鲁策论

近年来,国际上不时出现对中国经济的“唱衰”声。排除掉那些怀有特殊目的的“抹黑者”,一个非常重要的原因是,国际社会对中国的具体国情和发展路径知之甚少,而只是用西方现有的“制度标准”来“套”中国模式,这就造成很多对中国经济的分析出现与真实状况相背离的情况。从这一点上说,向国际社会讲好中国经济故事,非常必要,也很重要,因为它有助于引导预期,防止“误判”,从而为中国经济进一步发展营造一个良好、稳定的外部环境。

中国具有自身特色的经济转型和发展,确属人类经济史上的一个奇迹。但它同样需要一系列不可或缺要素的存在,这些要素没有超越发展经济学或增长经济学教科书的一般理论,但它需要放在更大的时空坐标中才能看得清楚。中国故事是一个成功故事,但绝不是脱离事实根基的中国神话。

“唱衰”之声不绝于耳

近年来,国际社会对于中国经济未来走向的讨论热情日益高涨,质疑中国经济、“唱衰”中国经济之声不绝于耳。其中,不乏一些著名的经济学家,如持续20年“唱衰”中国乃至整个亚洲的诺贝尔经济学奖得主克鲁格曼,有“末日博士”之称的纽约大学商学院教授鲁比尼。更有一些华尔街投资银行以其强大的专业背景,“非常认真”地不看好中国经济。“产能过剩”、“影子银行”、“地方政府债务问题”、“房地产泡沫”、“未富先老”等等,都是他们新一轮论证中国经济“硬着陆”、衰退论、崩溃论的重要依据。

但是,从过去30多年中国经济快速发展的实践来看,这些“唱衰”中国的经济学家们“大胆假设”的勇气可嘉,而“小心求证”的功夫不敢令人恭维。其实,还有一个看似奇怪的现象,国际上一些对中国经济增长前景持乐观态度的有识之士,他们的观点往往得不到重视,经常成为关于中国经济国际主流话语体系外不受欢迎的“另类”。

国际上不时出现“唱衰”中国经济论调,细究起来原因大致有三:一是中国经济成长本身的复杂性和特殊性。当下中国所发生的一切,可以说是人类历史上绝无仅有的伟大实验,从大国国情、政府作用、体制转轨以至于文化差异,人们可以找出一大堆特殊性的东西来,以发达国家经济增长的标准“范本”来看待中国经济,满眼都是落后的体制和扭曲的政策。其实这一点都不奇怪,有人仅以其中之一点就得出中国经济即将“硬着陆”甚至是崩溃的结论,就难免有“盲人摸象”之嫌。其二,中国经济总量变大了,带来了各种各样心态上的变化,人们不仅不能忽视中国经济,而且必须预测不远的将来世界经济格局会因中国经济发生怎样的变化,以增加提前应对的空间。最后,也许是更为隐蔽的目的,就是在中国经济开放程度日益提高的情况下,一些人起劲“唱衰”中国,制造机会、混水摸鱼、有利可图。

很多分析属于“削足适履”

近些年中国经济成为国际经济学领域中的“显学”。应该看到,相当多的经济学家对中国经济都提出了非常有见地有水准的研究成果。作为一个结构复杂、转型急速的大型经济体,中国经济发展背后有其相对特殊的逻辑和机制,某些数字或现象背后往往隐藏着复杂的经济含义,简单地凭借某个(些)现象就得出一个很强的结论,往往经不起推敲,不可避免地犯以偏概全的错误。这些年来一些经济学家有关中国经济衰退、崩溃的各种预测之所以“失手”,这是其中一个重要原因。

如果说,数据与事实部分地回答了中国增长奇迹的话,更深层地“解答中国”,就一定要引入现代经济增长不可或缺的一个因素——制度。自从科斯和诺斯等把制度引入经济分析以来,在当代经济史和经济增长分析中,制度变迁既是理解一个社会(经济体)经济发展一个非常重要的原因,也是观察不同经济体间可资比较的视角。

在一些经济学家对中国经济分析的各种论调中,细究起来,总会发现其背后思维存在着一个通用的标准化了的“制度范式ABC”,再以此拿来分析中国,其结果是发现中国是不完全“合辙”的。在这方面,他们不免有“削足适履”之嫌,不愿去放弃他们手中标准制度的“鞋样子”,由此推断出中国当下“糟糕的体制”将把中国引入崩溃之类的高论了。

其实,世界上根本就不存在超越具体经济增长情境的标准“制度范式”,脱离现实经济发展阶段,来谈论一种制度的“优”或“劣”是没有意义的。真正重要的是制度的适用性和可塑性或称可改革能力,就是能否让体制随着经济发展阶段的变化而变化,让体制能够及时去适应不断变化了的经济发展阶段。唯有体制的可改革性才能确保改革体制的成功。

特有的“雁阵机制”能缓冲成本压力

一个经济体的长期增长潜力是由长期因素决定的,绝不是短期需求因素决定的。这些长期因素包括资本形成能力、劳动力数量与年龄结构、人口受教育程度、研发投入和技术进步的速度以及制度改革等。从增长源泉来说,一个已经持续增长的经济体出现显著而持久的减速主要是全要素生产率的减速或停滞带来的,这是因为当一个国家的人均资本水平不能像过去那样持续而快速上升的时候,只有全要素生产率增长是GDP增长唯一可靠的源泉。如全要素生产率不能增长,那么当人均资本高位回落后,经济增长的动力就将逐步消失。

实现增长模式的转型需要鼓励经济结构的多样化。当然,结构调整和升级不是很快就能完成的。目前劳动力和资本已经在地区间发生快速的流动,长三角和珠三角的大批企业在向内地流动,服务业在东部地区的发展势头强劲,这是一个结构调整的积极信号。它一方面可以促进中国经济平稳过渡,保持在高速轨道上,另外,将对中国未来全要素生产率的提高作出贡献。

作为中等收入国家,中国未来20年人均资本水平仍然有巨大的上升空间。以2010年年底数字来看,中国的资本存量大约是93.3万亿人民币,相当于13.8万亿美元,而美国在2010年底的资本存量是44.7万亿美元,中国与美国相差至少3倍。如果按人均计算,中国的人均资本存量大约1万美元,不到美国的10%,大约相当于韩国的25%。可见,未来20年中国的投资机会依然巨大。

一些人关于未来20年中国经济增长必将大幅回落的预测其实都是夸大其词,因为这些都是假设中国的全要素生产率在未来不太可能继续增长,其实这种情况几乎不可能发生。人所共知,中国接受外商的态度比那些人均收入更高的东亚经济体都要开放,当今世界越来越平,技术进步与贸易和直接投资密不可分。中国出口技术含量和技术复杂性尽管因为加工出口占比高的原因部分被高估,但其持续提高是不争的事实。中国目前已进入“科技起飞”阶段,现在的研发投入占GDP已接近2%,并以每年6%的速度增长,这与韩国和新加坡相当,在世界上属于增速最快的国家。从长远来看,考虑中国在教育、科技和人力资本上的基础优势,中国继续坚持开放贸易和投资政策,积极参与全球产业分工,消化转移技术,不断加大自主研发投入,中国在技术阶梯上实现快速上移、推进产业持续升级,未来在一些领域上站到技术前沿是可以期待的。

中国不同于小经济体,中国拥有自己的“雁阵机制”来缓冲成本条件的压力,这样的话,中国在两个增长阶段和模式之间出现转轨断裂是不可能的。相反,通过资本在地区间的再分配这样的过渡途径,中国可保持未来20年的高速增长。

日本的教训是经济学家用来对比中国的重要例子。日本之所以出现经济增长率大幅度跳水,规模太小是其重要原因。由于规模小,国内需求有限,日本经济超高速增长长期严重依赖出口。日本“刘易期拐点”出现上世纪60年代,1973年石油危机和美元与黄金脱钩后日元大幅升值,日本出口遭遇滑铁卢后,国内市场狭小使企业无法找到应对外部条件变化的缓冲余地,日本国内服务业过于封闭,受到政府高度保护,加剧了其经济转型困难,逼使大批日本企业逃离本国以求生存,造成日本经济的“空洞化”。

从中国的现实情况看,中国的成本条件变化不可能像当年日本那样猛烈,对经济影响也会温和得多。不同于小的经济体,中国拥有自己的“雁阵机制”来缓冲成本条件的压力,中国内部的地区差距造就了巨大的投资作生产率改善空间,中国内地发展可能是中国增长模式平衡转型的天然渠道。事实上,即使整体上中国进入中上等收入阶段,中国内部地区之间依然有巨大的追赶空间,中国的东部与中西部地区的人均资本存量与人均收入差距非常大。以2009年数据为例,沿海11个省市的人均GDP和人均资本存量比内陆20个省市几乎要高1倍,按目前发展速度推算,内地至少需要20年才有望收敛于沿海水平。近年中国基础设施建设取得了很大成就,但与美国的差距还是相当大。因此,中国在两个经济模式之间出现转轨断裂是不可能的。

过去20年中国东部沿海地区,迅速地变成了一个连接世界市场的巨大加工平台,东部沿海地区的外商直接投资占全国的85%,出口更是占了全国的90%。国际金融危机给中国经济带来的影响主要在东部地区,而中西部地区近些年经济在持续加速增长。这说明随着沿海地区成本条件变化,东部沿海地区的制造业正在向西部转移,中西部地区对中国下一轮经济持续增长的引擎作用越来越强。

“坯子”已成形,但仅是序曲

过去30多年,中国体制在适应变化的环境方面保持了足够的弹性,成功避免了数次重大外部震荡对中国经济的冲击。今天,中国的市场化改革方向更加明确。中国政府有智慧也有能力应对自身政治、经济结构性矛盾以及快速老龄化为代表的人口转变对增长构成的严峻挑战。耶鲁大学著名经济学家Gustav Ranis教授1995年总结东亚经济能够保持长期发展的成功经验时曾指出,“关键和具有说明力的一点是,决策者持久可塑性,总能在每个可以识别的增长转型阶段上应对变化的需要,从而做出政策的改变。由于这个可塑性,整个系统得以避免失去动力,并能在每个阶段的末尾重新驶入轨道……,每个十年都有每个十年的挑战,每十年政府都能做出政策的改变”,Ranis教授所做的描述同样适用于中国,中国在改革上可以说做到了“持久的可塑性”。中国能够不断推进改革来避免结构性问题长期化,通过保持体制灵活性来确保未来15—20年的高增长。

改革是发展的最大红利,就是把制度创新放在政府工作重中之重的位置。同西方发达国家不尽相同,中国经济的经济活动是在行政区划里面被组织起来,行政区政府被赋予本地经济发展的责任,这一点有点类似于早期的欧洲。今天的地方政府债务、产能过剩、城镇化“摊大饼”等与此有关,但中国经济的快速发展也得益于此。目前中国政府已淡化GDP竞赛,随着当前中国社会各界改革意识空前高涨,蓄积起来的改革力量空前强大,地方政府将展开新一轮的改革锦标赛,这将是一场制度创新的竞赛,一些长期以来没有解决好的“知易行难”问题和“既得利益”格局有望打破。

中国在30年全球化环境下换来了一个一线大国的“坯子”,但这仅是序曲。有人把今天的中国比同二战结束后的美国,全国最多的黄金储备、全球最大的产能和婴儿潮孕育着的全球最大潜在消费……,今天中国有全球最多的外汇储备、全球最大的产能和农业人口市场化带来巨大消费潜力……当时美国人干对了三件事——执行马歇尔计划,输出产能;建立布雷顿森林体系,树立美元霸权;培育庞大的中产阶级。今天,中国的深度城市化、消费升级和人民币国际化正在启动。回首36年的发展历程,“一路荆棘,一路花香”,未来的道路当然也不会一帆风顺。中国政府强调坚持底线思维,下好先手棋,凝心聚力,不畏险阻,只要不出现颠覆性错误,中国定将在新一轮国际竞争中胜出,演绎出一篇难得一见、精彩绝伦的古老民族再次复兴崛起的“中国故事”。

(作者单位:中国国际经济交流中心战略研究部)

美国高铁为何难发展

□ 南 桥

自从2009年起,奥巴马政府先后投资110亿美元给美国铁路提速,但是到目前为止,这钱几乎打了水漂。

铁路一度牵引着美国经济的发展。小说家约翰·契弗(John Cheever)小说《弹园之地》(Bullet Park)开头就是:“想象一下,一个小小的火车站,再过十分钟天黑。”接着作家又写道:“我们出行多半是坐飞机,可是我国在精神上,似乎仍属铁路之国。你凌晨三点,在某个卧铺车厢醒来,抵达某个城市。”铁路和远方联系在一起。恋人乘坐火车去了远方,是美国乡村民谣里一个经久不衰的主题。有一首歌中唱道:“如果你错过了我的火车,你将知道我已远去。你会听到汽笛在响,在五百英里外的远方。”

而今,美国铁路早已风光不再。在我们的小城,原有的客运火车也停了。不久前,美国铁路经营商Amtrak甚至考虑用“火车上的作协”项目,鼓励作家上车写作,希望借此举让公众重新关注坐火车旅行。上述歌中所唱的“五百英里之外”的旅行,现在基本上是靠私人汽车和飞机旅行来解决。倘若一家人出行,去四五百英里外的地方,全部坐飞机,机票价格非常昂贵。如果说我们的铁路是“铁老大”的话,美国飞机对长途旅行的垄断,也形成了“飞老大”。美国航空公司各方面压缩开支,连托运行李都要每件收费25美元,多半航班上也不供应午餐晚餐,但是各方面服务水准下降,旅客却一点脾气没有,皆因选择太少。不爱坐的话,可以自己开车。但是来回时间很长。

过去不觉得这是什么问题,但是自从回国坐了从上海到昆山、上海到合肥、合肥到北京、北京到上海这几趟距离不等的高铁之后,明显感觉到美国的铁路网已经落后了。最近,美国舆论也屡屡提到美国高铁面临的问题。2014年8月6日,《纽约时报》上罗恩·尼克松(Ron Nixon)撰文称,110亿美元投资之后,美国高铁发展仍慢如蜗牛。文中引用了奥巴马在2011年国情咨文演说中对高铁发展的宏伟理想:“25年内,我希望80%的美国人能享受高速铁路的便捷。让你能够用汽车旅行一般的时间,到达美国各地。有时候甚至还比坐飞机快捷,且不用安检时候被人上下拍身体检查。”自从2009年起,奥巴马政府先后投资110亿美元给美国铁路提速,但是到目前为止,这钱几乎打了水漂。奥巴马的任期不久就要结束,看来他在高铁上的倡议,估计的结果是完全失败。为什么美国高铁项目发展艰难?

行业竞争。航空业,以及和公路运输有关的工业,如汽车制造和轮胎业,在利用游说等各种手段,打压铁路的发展。但是这些游说,多在灰暗地带进行,很少见诸报端。

项目信心。人们对于政府项目缺乏信心。目前的美国铁路经营商Amtrak尚为少数“国营单位”之一,经营效率低下,几近破产。人们对于新的投资能不能起作用表示怀疑。奥巴马的高铁项目确实有些战略性失误:并没有在尚无铁路的地方另起炉灶建立高速铁路,而是用这钱来改造旧有的Amtrak系统。该系统的速度发展已经面临技术上、法律上的发展瓶颈。

规划分散。而今一种常见论调是集权体制下可雷厉风行办大事。但根据芝加哥交通评论人士Yonah Freemark的分析,日本、法国、德国也经法律和民意渠道,建成了高速铁路。英法之间甚至修成了海底隧道。应该说,这足以说明并非广义的体制在阻挠铁路建设。但是微观地看,在美国联邦层面,规划、投入、重视都不足,高铁建设被过度下放到地方各州,而一些重大城际线路是跨州的,本应在联邦层面规划和建设,才有真正收效。这或许也正是美国高铁进展迟缓的关键原因。在大萧条期间联邦政府就曾大量动员建成了州际高速公路系统的框架。

党派之争。共和党有时候会盲目反对民主党提出的任何倡议。比如110亿美元拨款分发到了各州,结果佛罗里达、俄亥俄和威斯康星几个共和党执政的州,居然把联邦拨款退回。

思维滞后。老百姓习惯了一辈子一家人开车或者坐飞机去各地,想象不出高铁的好处。在奥巴马提出其高铁设想后,我在电台上听到了很多老百姓反对的声音。有些很可笑,比如我坐火车到了达拉斯,到了之后怎么办呢?这种思维陷阱,是开私家车出行的习惯所致。其实如果高速铁路建设成功,真正成为旅行常态,其他一些配套设施,比如公交线路的设立,也会逐步到位。有一些只需对现有基础设施略加改造即可,比如转变一些租车服务公司的职能,或是让一些机场大巴经营者增加服务。而开通高速铁路,连接不同城市,其所创造的就业和创业机会则是不可限量的。

建设阻力。建设铁路会面临诸多建筑上的困难,比如如何让铁路沿线上的人家搬家等等。铁路建设时,建设方虽可行使法律规定的“领地占用权”(Eminent Domain),给出充分补偿后占用私人土地,但具体问题具体对待,其中各种官司是少不了的。这样的前景也让一些发展者望而却步。

高铁是中国近些年发展的一个亮点。在过去的殖民地时代,西方殖民者扩张的一个重要方法,就是修建铁路。比如山东的铁路,不少是德国所建。而今风水轮流转,中国反过来要帮助其他国家(包括英国)修建铁路了。美国现在对中国高铁的发展,以及中国高铁在东南亚和其他地区的扩张,充满“羡慕嫉妒恨”。

美国也有不少有识之士认识到了铁路发展的必要。虽然目前美国人口不密集,这种问题还不突出。但随着公路的老化和人口的增加,高速铁路的建设不仅必要,甚至很有盈利前景,尤其是在旧金山和洛杉矶、休斯顿和达拉斯这些大城市之间。高铁无论作为技术还是一项社会工程,都是复杂系统,需要创新思维。《福布斯》杂志的撰稿人萨旺·辛格(Sarwant Sigh)就撰文称,中国在高铁上的创新很值得美国学习,而美国现在需要“迎头赶上”了。

好消息是,得克萨斯的一家私人企业,将引入日本新干线技术,在2021年前在得克萨斯的达拉斯和休斯顿之间修建一条240英里的高速铁路。也好,跑得慢总好过原地踏步。

“不敢贪、不能贪、不想贪”的新加坡经验

□ 刘国新

在新加坡当官,可以获得一份体面的收入,但是,一旦贪腐,“政治上将身败名裂,经济上将倾家荡产”。

最近,网曝河北石家庄一车管所的贪腐案,小小一本驾照成腐败“黑洞”,车管所临时工都能贪污30万。这种“敢贪、能贪、想贪”的腐败令人瞠目。

廉政建设是现代社会治理的大课题,在这方面,新加坡是世界上最清廉的国家之一。例如,新加坡财政部公共服务处司长陈文华在谈到如何处理小礼品时,从抽屉里拿出一张收据,托起桌子上的一个铜色小乌龟说,“这是我付了两块新元买下来的”。新加坡反贪治腐的奥秘何在?

严格而代价高昂的惩戒制度,使得官员不敢贪。

新加坡的《防止贪污法》规定,只要行贿或受贿任何一方提供证据证明对方受贿或行贿,而对方又提不出相反的证据,贪贿罪即可成立;只要收受了与政府机关、公共机构签约人或其代理人的报酬,不管是否为对方谋取利益,也不管收受多少好处,都认定为受贿行为;贪污贿赂的客体(即报酬)包括金钱、礼品、职位、就业机会、免除债务或义务、各种类型的服务等;任何人不论直接还是间接贪污性地索取、接受、同意接受,或者行贿性地提供、许诺提供、提议提供上述报酬,不管数额大小,一律构成犯罪;政府公务员和国会议员贪污受贿,要加重处罚。同时规定,一个人所拥有的财产或其财产里的利益中,有与其已知的收入来源不相符合、而该人又不能向法院作出合理满意解释时,其财产应视为贪污所得。

《反贪污法》则进一步规定,贪污受贿的公务员一经落实,不但要追缴贪腐所得,开除公职,处以监禁,施以罚款,还要没收该公职人员在职期间缴纳的全部公积金,并且在以后不得再担任任何公职;即使将来自办企业也不得担任董事。犯事公务员的直接领导也要承担连带责任。《反贪污法》中的所有条款对任何一名公务员都适用,而且职位越高、处罚越重。强调要“让腐败者在政治上身败名裂、在经济上倾家荡产”。《没收贪污所得利益法》则更是近乎于苛刻地规定,既使贪污受贿者已经死亡,也要继续追缴其贪污受贿的赃款赃物,充分彰显了新加坡政府铲除贪腐,除恶务尽的决心。

严格的惩戒制度,使得公务员必然要为其贪腐行为付出高额的成本,和惨重的代价。例如,新加坡一个监狱管理处官员受贿仅15元,为一罪犯购买香烟,结果被控贪污罪,被判入狱一年;前国家发展部部长郑章远,被指控收取两笔各50万新元的贿赂,被停职接受调查,感到无地自容,于1986年12月12日自杀身亡。

独立、健全而又完善的监督机制,使得官员不能贪。

独立、高效的反贪腐机构是新加坡廉政建设的中坚力量。根据《反贪污法》,新加坡成立了直接隶属于总理公署的贪污调查局。贪污调查局由局长、副局长和局长助理组成,由总统任命,对总理负责,不受任何其他部门的管辖和制约。贪污调查局在实施调查行为时还被赋予了充分的自主权和十分广泛的特权,拥有绝对的权威。有权采取各种手段了解一切政府官员的廉洁自律情况,对涉嫌官员一律严惩不贷,不允许任何人有法外特权;有权要求知情者提供被调查者的一切真实情况;在履行职责时可以不用逮捕证即可逮捕任何涉嫌贪腐的人员;无需授权即可行使《刑事诉讼法》所赋予的特别权力;有权入室调查和没收被认为是赃款、赃物的任何钱财及物品;有权要求涉嫌贪污受贿人员说明其财产来源。

同时,新加坡也对政府公务人员实行了极为严格的行为监督与约束机制。《公务员守则和纪律条例》规定,新加坡政府每年会给每个任职公务员一本已编注页码和日期的日常行为记录本,要求公务员每天必须随身携带,随时记录自己日常活动,并于每周周一时交由主管官员检查并签字发还。如果主管官员检查时发现问题,要及时将相关记录本送交贪污调查局进行进一步调查核实。与之相配套,新加坡实行主管检查官员与其所辖政府公务员“品德考核连坐制”,即如果主管检查官员对其所辖政府公务员品行疏于管束,或主管官员检查时没能及时发现问题,或者故意帮助隐瞒问题,一旦被贪污调查局通过其他途径调查核实,则会与违纪公务员一并被处罚。

新加坡法律制度对公务员所担任的社会兼职和在公务活动中收受礼品等行为也有着严格的限制和规定。

例如,严禁公务人员收受礼品,规定除个人私交外,任何政府公务员均不得收受下级相关企业或个人赠与的任何礼品。如因个人退休等原因而接受礼品,则必须及时向公务员所在机关管理部门的常任秘书申报,并详细列明所接受物品的价值、物品名称、赠与人等,并且规定所接受礼品的最高金额不得超过300美元。在特殊情况下,确因无法拒绝而收受的礼品,在收受行为发生后也必须及时向上级报告并上交礼品。

严禁受贿行为。规定政府公务员不得以任何名义向下级官员或其他有工作关系的企事业单位或个人借钱,政府官员在借出钱财时不得索取任何利息或变相索取利息;政府公务员也不得以行政作为或不作为的方式来索取或变相索取报酬,也不得以自己的职务权力帮助他人获取经济利益等。贿赂物的范围除财物外,还包括其它的不正当利益。

严禁公务人员社会兼职。规定政府公务人员在其任职期间未经上级批准,不得担任社会职务,不得从事自由职业活动(如讲学)。

施行积极的俸薪养廉制度,使官员不想贪。

客观地说,在廉政建设之初,新加坡施行的是积薪养廉制度,而非我们今天通常所认为的高薪养廉制度。新加坡1955年开始实施的中央公积金制度规定,每月从政府公务员工资中扣缴20%的公积金,政府也按月薪的20%配套提供公积金,职务越高,工龄越长,公积金也就越多。一般情况下,公务员退休时公积金总额大约有80万-90万新元,相当于人民币400万元—500万元。由于中央公积金免缴个人所得税,存款利率又高,每个公务员只要在职时廉洁奉公,到退休时都有一笔相当可观的储蓄用于养老、医疗、保险和支付子女的大学教育费用。

但新加坡政府逐渐发现,对未来退休后幸福生活的向往并不能有效杜绝政府公务员现实贪腐的潜在欲望。有鉴于此,自1973年以后,新加坡政府连续数次上调了公务员的薪俸收入。1998年以后,在世界公务员队伍中,新加坡公务员的工资已跨入高薪行列,如总理的年薪为190多万新元(约合111.8万美元),部长年薪为100多万新元,局长年薪为24万多新元,普通公务员年薪也有8万-9万新元。除正常月薪外,新加坡公务员的收入还会包括业绩奖励、年终奖金、优秀奖金,医疗福利、住房优惠、集体保障等福利以及优厚的公务员退休养老金。

所有这些制度安排,足以保障政府公务员无需寻求薪俸以外的收入,即可获得稳定、充裕的生活来源,足以使他们无需借助贪腐即能过上一种与其社会地位相称的比较体面的生活,也就使得政府公务人员感到没有必要为获取不法收入而丢掉“金饭碗”,从而有效斩断了政府公务员贪污受贿的内在动机。

(作者系吉林师范大学马克思主义学院副教授)

上图即为新加坡贪污调查局,它距离闹市不远,方便市民检举贪腐行为。